

PATENT ABSTRACTS OF JAPAN

(11)Publication number : 03-206306

(43)Date of publication of application : 09.09.1991

(51)Int.CI.

F01L 1/20
F01L 1/46

(21)Application number : 01-343068

(71)Applicant : ISUZU MOTORS LTD

(22)Date of filing : 29.12.1989

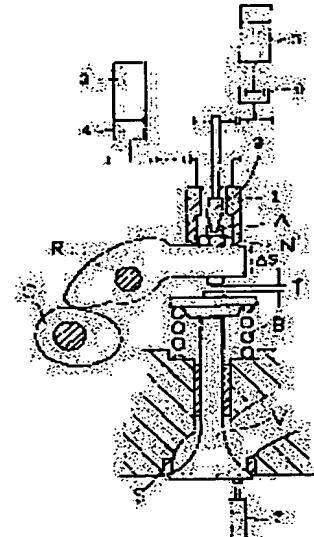
(72)Inventor : WATABE AKIMITSU

(54) AUTOMATIC ADJUSTING METHOD FOR VALVE CLEARANCE

(57)Abstract:

PURPOSE: To execute highly accurate adjustment even in the case of a low rigidity cylinder head by measuring and adjusting the clearance including the deformation amount of a workpiece, in the case of an automatic adjustment of an adjusting screw for providing a fixed valve clearance between a rocker arm and a valve.

CONSTITUTION: In the case of adjusting a valve clearance, firstly a cam shaft C is placed in a reference position and an electronic micrometer 7 is read in a condition that a valve V is sealed in a valve seat S, so that a lift amount $T_1=0$ may be set. Next a lock nut N is loosened, and after an adjusting screw A is screwed to a preset value T_2 , a lift amount of the valve V is measured by rotating the cam shaft C by one turn. Next, backlash in an adjusting screw drive system is canceled by reversely rotating the adjusting screw A to be screwed back from the value T_2 to a valve T_3 . The adjusting screw A is screwed back by an angle corresponding to an amount, in which the value T_3 is added to a specified valve clearance T, with an angle θ of the adjusting screw A, set at the time the value T_3 , defined as a reference, and adjustment of the valve clearance is finished by tightening the lock nut N.



LEGAL STATUS

[Date of request for examination]

[Date of sending the examiner's decision of rejection]

[Kind of final disposal of application other than the examiner's decision of rejection or application converted registration]

[Date of final disposal for application]

[Patent number]

[Date of registration]

[Number of appeal against examiner's decision of rejection]

[Date of requesting appeal against examiner's
decision of rejection]

[Date of extinction of right]

Copyright (C); 1998,2003 Japan Patent Office

⑩ 日本国特許庁 (JP)

⑪ 特許出願公開

⑫ 公開特許公報 (A)

平3-206306

⑬ Int. Cl. 3

F 01 L 1/20
1/46

識別記号

府内整理番号

B 6965-3G
A 6965-3G

⑭ 公開 平成3年(1991)9月9日

審査請求 未請求 請求項の数 1 (全5頁)

⑮ 発明の名称 バルブクリアランス自動調整方法

⑯ 特 願 平1-343068

⑰ 出 願 平1(1989)12月29日

⑱ 発明者 渡部 昭光 神奈川県藤沢市土棚8番地 いすゞ自動車株式会社藤沢工場内

⑲ 出願人 いすゞ自動車株式会社 東京都品川区南大井6丁目22番10号

⑳ 代理人 弁理士 古川 和夫

明細書

1. 発明の名称

バルブクリアランス自動調整方法

2. 特許請求の範囲

バルブがバルブシートに当たって着座した状態 T₁ からアジャストスクリューを設定値 T₂ までねじ込む工程と、カムシャフトを1回転させてバルブのリフト量Xを測定する工程と、アジャストスクリューを逆回転し、T₂ からT₃ までねじ反す工程と、規定バルブクリアランスT₁とT₂を加算した量に相当する角度だけアジャストスクリューをねじ反す工程と、カムシャフトを回転させてバルブの変位量T₄を測定し、前記のバルブリフト量XからT₄を減算した値により調整したバルブクリアランスの適否を判定する工程とからなるバルブクリアランス自動調整方法。

3. 発明の詳細な説明

(産業上の利用分野)

本発明は、エンジンの組立において、ロッカーアームとの間に一定のバルブクリアランスを持た

せるためのアジャストスクリューの自動調整方法に関するものである。

(従来の技術)

従来、エンジンの組立において、ロッカーアームに設けたアジャストスクリューによるバルブクリアランスの調整は、バルブごとにシックネスゲージを用いて手動で調整していた。

自動車用エンジンも多種多様化する傾向にあり、エンジンの組立ラインにおいて多種類のワークに対応し、高精度の調整を行うため、アジャストスクリューの自動調整システムが要望されるようになり、「トヨタ技術」トヨタ自動車株式会社昭和62年6月25日発行、第138頁ないし146頁に、「タベットクリアランス調整システムの紹介」と題してマイコンを用いたアジャストスクリューの自動調整システムが紹介されている。

この従来のアジャストスクリューの自動調整方法の概要を第1図、第3図を参照して説明する。

OHCエンジンでは、バルブ機構の熱膨張、摩耗による各部の寸法変化を吸収し、バルブをバル

特開平3-206306(2)

シートに密着させるため、バルブにカムシャフトのカムの運動を伝達するロッカーアームとの間に適切な隙間を設ける必要がある。このバルブクリアランスの設定精度は、エンジンの運転状態で $\pm 0.05\text{mm}$ としなければならず、このためエンジンの組立時(冷間)では、 $\pm 0.03\text{mm}$ 以下としなければならない。バルブクリアランス T の調整は、ソケット1でロックナットNを締め、ドライバー2でアジャストスクリューAを廻してこれを上下し、バルブVの頭部との間にバルブクリアランス T を設定し、ロックナットNを締めることにより行うもので、これらの作業を自動化するため、ソケット1はACナットランナー3で、ドライバー2はACサーボモータ5で駆動し、これらの駆動はマイコンで制御する。また、バルブVの変位を測定するための電子マイクロメータ7をワークの各バルブVの先端側に設置し、その測定値は、マイコンで記憶、演算を行うようしている。

次に、バルブクリアランスの調整を工程順に説明する。

スクリューAをねじ戻す。これにより、バルブVの頭部とアジャストスクリューAの先端との間にバルブクリアランス T が設定される。

#6でカムシャフトCを回転させ、電子マイクロメータ7でバルブVのリフト量 T_1 を計り、この T_1 が許容値内であればOKと判定し、クリアランス調整を完了する。

T_1 が許容値外であればNGと判定し、再調整を行う。

(発明が解決しようとする課題)

前記のアジャストスクリューの自動調整システムでは、1台のマイコン装置で各工程における制御部及び計測部を集中管理し、車種別にバルブクリアランス調整の完了チェックまで自動化できるが、シリンダヘッドのカムシャフトCやロッカーアームR等のバルブ駆動系の各部品に寸法のバラツキや剛性不足があると、前記#5の工程で規定クリアランス T を設定しても、実際のクリアランスは異なるものとなる。例えば、各部品に剛性不足があると、バルブスプリングBの荷重を受け

先ず、#1でカムシャフトCを1回転させ、電子マイクロメータ7でバルブVの初期リフト量 T_1 を計る。 T_1 の許容値により、アジャストスクリューAによるバルブVの突き下げがないかを判定する。

#2でバルブVがバルブシートSに着座した状態とし、このときの電子マイクロメータ7の読みを0にセットする。これにより、バルブVのリフト量のバラツキを補正する。

#3では、アジャストスクリューAをACサーボモータ5で廻し、電子マイクロメータ7の測定値が設定値 T_1 になるまでねじ込み、次の#4で、アジャストスクリューAを逆回転させて電子マイクロメータ7の測定値が設定値 T_2 になるまでねじ戻す。このときのアジャストスクリューAの角度 θ を基準として $\theta = 0$ 度とする。これらの工程により、調整系のバックラッシュがキャンセルされる。

次の#5で規定クリアランス T とするために必要なスクリュー緩め角度 θ だけ、アジャストスクリューAをねじ戻す。これにより、バルブVの頭部とアジャストスクリューAの先端との間にバルブクリアランス T が設定される。

たときロッカーアームRが変形量 ΔS だけ逃げ、バルブスプリングBの荷重と平衡してから実際にバルブVが動き始める。したがって、実際のクリアランスは、変形量 ΔS だけ規定クリアランス T と異なることとなる。

このため、#6でバルブVのリフト量 T_1 を計っても、ワークごとに変形量 ΔS がバラツキ、このバラツキ量は約 0.25mm にもなる。したがって、 $\pm 0.03\text{mm}$ 以下の判定限界を超えてしまい、判定できなくなる。

本発明は、従来の上記問題点を解決し、剛性の低いシリンダヘッドの場合でも、高精度の調整が可能となるバルブクリアランス自動調整方法を提供することを目的とするものである。

(課題を解決するための手段及び作用)

本発明は、バルブがバルブシートに当たって着座した状態 T_1 からアジャストスクリューを設定値 T_2 までねじ込む工程と、カムシャフトを1回転させてバルブのリフト量 X を測定する工程と、アジャストスクリューを逆回転し、 T_2 から T_1

特開平3-206306(3)

までねじ反す工程と、規定バルブクリアランス T_0 と T_1 を加算した量に相当する角度だけアジャストスクリューをねじ反す工程と、カムシャフトを回転させてバルブの変位量 X を測定し、前記のバルブのリフト量 X から T_0 を減算した値により調整したバルブクリアランスの適否を判定する工程とからなるバルブクリアランス自動調整方法である。

バルブのリフト量 X は、バルブスプリングの負荷の影響でロッカーアーム等が拘り、その拘り量 ΔS だけカムシャフトによるリフト量 S より少ない値となっている。

アジャストスクリューを逆回転し、その回転角度で T_0 から T_1 までねじ反すことにより、アジャストスクリュー駆動系のバックラッシュがキャンセルされる。

規定のバルブクリアランス T_0 に T_1 を加えた量に相当する角度だけアジャストスクリューをねじ反して、バルブクリアランスを設定し、ロックナットを締めてバルブクリアランスの調整を終る。

駆動し、これらの駆動はマイコンで制御する。また、バルブVの変位を測定するための電子マイクロメータ7をワークの各バルブVの先端側に設置し、その測定値は、マイコンで記憶、演算、制御を行うものである。

図には、1個のバルブVを示したが、共通のカムシャフトCで駆動される吸気弁と排気弁を同時に調整するように、ソケット1ないし電子マイクロメータ7を2組並設し、共通のマイコンで制御するようにする。

次に、バルブクリアランスの調整を、第2図を参照して工程順に説明する。

#1でカムシャフトCを基準位置とし、バルブVがバルブシートSに当たって着座した状態で電子マイクロメータ7を読み、リフト量 $T_0 = 0$ をセットする。

#2で、ロックナットNを緩め、アジャストスクリューAを設定値 T_1 までねじ込む。

次の#3では、カムシャフトCを1回転させ、電子マイクロメータ7でバルブVのリフト量Xを

バルブVの変位量 T_0 は、カムシャフトのリフト量Sに対し、バルブクリアランス T_0 と拘り量 ΔS を加えた量だけ少い値となっているので、リフト量Xから T_0 を減算した値は、ロッカーアーム等の拘り量 ΔS が補正されて規定のバルブクリアランス T_0 となる。この値でバルブクリアランスが規格値内の精度に保たれているかどうかを判定する。

(実施例)

本発明の実施例を以下に説明する。

本発明のバルブクリアランス自動調整方法に使用する装置を第1図に示す。

バルブクリアランス T_0 の調整は、ソケット1でロックナットNを緩め、ドライバー2でアジャストスクリューAを廻してこれを上下し、バルブVの頭部との間にバルブクリアランス T_0 を設定し、ロックナットNを締めて完了する。

ソケット1はACナットランナー3でトルク変換器4を介して駆動し、ドライバー2はACサーボモータ5で減速機6を介してそれぞれ独立して

計る。

このリフト量Xは、バルブスプリングBの負荷の影響でロッカーアームR等が拘り、その拘り量 ΔS だけカムシャフトCによるリフト量Sより少ない値となっている。

#4でアジャストスクリューAを逆回転し、その回転角度を規制することにより T_0 から T_1 までねじ反す。これにより、アジャストスクリュー駆動系のバックラッシュをキャンセルする。

T_1 になったときのアジャストスクリューAの角度 θ を基準として $\theta = 0$ 度とする。

#5で規定バルブクリアランス T_0 (吸気側0.15mm、排気側0.25mm) に T_1 を加えた量に相当する角度だけアジャストスクリューAをねじ反し、ロックナットNを締めて一応バルブクリアランスの調整を終る。

次に、調整したバルブクリアランスのチェックを次の要領で行う。

#6でカムシャフトCを回転させ、電子マイクロメータ7で#1におけるリフト量 $T_0 = 0$ から

特開平3-206306(4)

のバルブVの変位量T₄を測定する。

このT₄は、カムシャフトCによるリフト量Sに対し、バルブクリアランスTに拘み量△Sを加えた量だけ少い値となっている。

$$T_4 = S - (T + \Delta S)$$

次に、#3におけるリフト量XからT₄を算出する。この値Cは、

$$C = X - T_4$$

$$= (S - \Delta S) - (S - (T + \Delta S))$$

$$= T \quad \text{となる。}$$

したがって、値Cは、ロッカーアーム等の拘み量△Sが補正されて設定したバルブクリアランスTとなっているので、この値Cがバルブクリアランスの規定精度(±0.03mm以下)内かどうかで調整の合否を判定する。

(発明の効果)

本発明は、剛性の低いシリンダヘッドの場合でも、ワーカの変形量を加味した計測、調整、演算を行うことで、バルブクリアランスの高精度な自動調整が可能となる効果がある。

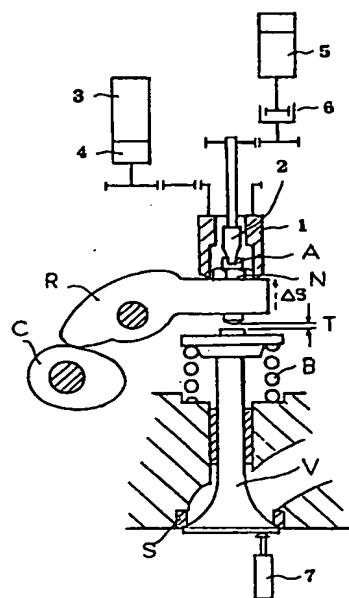
4. 図面の簡単な説明

第1図は本発明のバルブクリアランス自動調整方法に使用する装置の一実施例の断面図、第2図は本発明の自動調整方法の工程図、第3図は従来の調整方法の工程図である。

1 : ソケット	2 : ドライバー
3 : ACナットランナー	4 : トルク変換器
5 : ACサーボモーター	6 : 減速機
7 : 電子マイクロメータ	
A : アジャストスクリュー	N : ロックナット
B : バルブスプリング	S : バルブシート
C : カムシャフト	V : バルブ
R : ロッカーアーム	

代理人弁理士 古川和夫

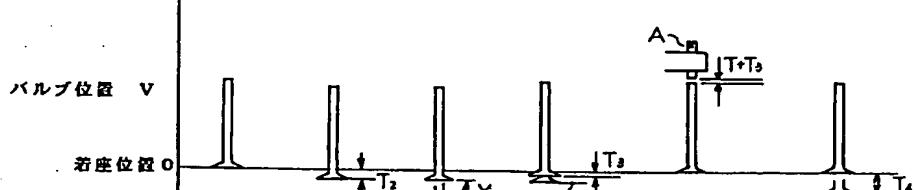
第1図



特開平3-206306(5)

第2図

操作系	工程	# 1	# 2	# 3	# 4	# 5	# 6
カムシャフトC		基準位置	基準位置	1回転	基準位置	基準位置	回転
アジャスト スクリューA		—	ねじ込み T_s 相当	—	ねじ戻し $\theta = 0$	ねじ戻し $T + T_s$ 相当 θ	—
バルブ位置 V							
若座位置 0							
検測子 7		$T_1 = 0$ セット	T_2 検定	X 検定	T_3 検定	—	T_4 検定
検査、判定 事項等		若座 チェック	ΔS を 加味	回筋系のバック ラッシュ解消	規定クリア ランス設定	調整量の 合否判定	



第3図

操作系	工程	# 1	# 2	# 3	# 4	# 5	# 6
カムシャフトC		1回転	基準位置	基準位置	基準位置	基準位置	回転
アジャスト スクリューA		—	—	ねじ込み T_s 相当	ねじ戻し $\theta = 0$	ねじ戻し T 相当 θ	—
バルブ位置 V							
若座位置 0							
検測子 7		T_1 検定	$T_1 = 0$ セット	T_2 検定	T_3 検定	—	T_4 検定
検査、判定 事項等		Aの突き 下げなし チェック	若座 チェック	回筋系のバック ラッシュ解消	規定クリア ランス設定	調整量の 合否判定	

